Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3861**

16. Wahlperiode 13. 12. 2006

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Kai Gehring, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Omid Nouripour und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 16/508, 16/3813 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Luftverkehr hat eine wachsende Bedeutung bei Geschäfts- und Urlaubsreisen sowie im Bereich des Güterverkehrs. Mit prognostizierten Wachstumsraten von jährlich 5 Prozent in den kommenden 20 Jahren ist der Luftverkehr auch ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor. Gleichwohl sind die Schattenseiten dieser Entwicklung nicht aus den Augen zu verlieren: Die zunehmende Belastung von Klima, Umwelt und Anwohnerinnen sowie Anwohnern durch Immissionen und vor allem Lärmbelastung. Umso dringlicher ist eine ausgewogene Balance zwischen den Interessen der Luftverkehrswirtschaft und denen der lärmgeplagten Anwohner. Dies war Sinn und Ziel der Novellierung des Fluglärmgesetzes aus dem Jahre 1971, dessen Vorgaben den aktuellen Erfordernissen von Lärmschutz und Planungssicherheit schon längst nicht mehr entsprechen.

Das noch unter der rot-grünen Bundesregierung ausgearbeitete Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm sucht nach einem angemessenen Ausgleich der sehr unterschiedlichen Interessenlagen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben in ihrem Antrag „Den Schutz der Anwohner vor Fluglärm verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/551) den vorgelegten Gesetzentwurf als einen Kompromiss begrüßt, aber auf jene Punkte hingewiesen, an denen die Balance zu Lasten der betroffenen Anwohner verschoben war. Wir fordern auch auf Grund der Erkenntnisse aus der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf weitere Verbesserungen und Änderungen im Sinne eines wirksameren Schutzes der Betroffenen und einer verbesserten Planungssicherheit für die Kommunen in Flughafennähe sowie für die Flughafenbetreiber und Flugverkehrswirtschaft.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Koalition Nachbesserungen des Gesetzentwurfs vorgenommen hat. Dessen ungeachtet halten wir den Gesetzentwurf noch nicht für einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen der Flug-

verkehrswirtschaft und denen der Anwohnerinnen und Anwohner an großen Verkehrsflughäfen. Deshalb halten wir folgende Punkte für notwendig.

II. Der Deutsche Bundestag fordert:

1. Die strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau gelten mit Inkrafttreten des Gesetzes und nicht erst ab 2011. Die zeitliche Verschiebung der Einführung strengerer Lärmgrenzwerte für die Nachtschutzzone an neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen soll aufgehoben werden.
2. Die Lärmgrenzwerte für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze gelten ab dem Jahr 2020 auch für bestehende Flugplätze.
3. Für die Nachtschutzzonen an neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen wird der Grenzwert mit 45 dB(A) sowie mit L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A) festgesetzt.
4. Die Anwohner von militärischen Flugplätzen sollen gegenüber denen von zivilen Flughäfen nicht schlechter gestellt werden. Auch den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen sollen neben dem Einbau von Schallschutzfenstern auch die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden.
5. Im Gesetz ist verbindlich festzulegen, dass die Grenzwerte in regelmäßigen Abständen von fünf Jahren überprüft und spätestens alle zehn Jahre den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und dem Stand der Luftfahrttechnik angepasst werden.
6. Zum Schutz von Anwohner, die nicht in der Hauptflugrichtung eines Flughafens wohnen, aber vorübergehenden Belastungen ausgesetzt sind, soll bei der Berechnung des Lärmschutzbereiches der lauteste Monat (Monat mit höchstem Betriebsrichtungsanteil) des Vorjahres berücksichtigt werden.
7. Für die Berechnung der Lärmschutzzonen und die Festsetzung der Grenzwerte sollen die europaweit für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} verwendet werden.
8. Zur Lösung von Lärmkonflikten an besonders belasteten Standorten sollen konkrete Vorgaben für den aktiven Lärmschutz (etwa Flugbeschränkungen in der Nacht) im Luftverkehrsrecht verankert und die existierenden Rechtsinstrumente für aktive Lärmschutzmaßnahmen, etwa die Vorgaben zur Lärmminderungsplanung aus der Achten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, konsequent angewendet werden.

Berlin, den 13. Dezember 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und die Fraktion

Begründung

Zu 1.

Eine zeitliche Schiebung der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau ist nicht akzeptabel. Damit würden gerade den Flughäfen mit geplanten Ausbauvorhaben Sonderregelungen eingeräumt, zahlreiche Stellungnahmen sprechen deshalb von einer „Lex Frankfurt“.

Zu 2.

Im Sinne eines vorsorgenden Schutzes der Lärmbetroffenen ist es zwingend notwendig, einem zentralen umweltpolitischen Leitprinzip zu folgen: jeweils der neueste und beste Stand der Technik setzt den Standard, der nach einer angemessenen Übergangszeit für alle gilt. Demnach sollen die strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau ab 2020 für alle Flugplätze gelten.

Zu 3.

Die aktuellen Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006 zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (Az. 4 A 1001/04, 1073/04, 1075/04 und 1078/04) sowie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 9. November 2006 zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle (Az. 4 A 2001.06) betonen, dass auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist. Auch die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung stellen die besondere Schutzwürdigkeit der Nachtruhe heraus. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung stellt ein Wert von 45 dB(A) in der Nacht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung dar. Deshalb hatte das Bundesumweltministerium in seinem Gesetzentwurf aus dem Jahr 2000 einen Wert von 45 dB(A) für die Festlegung der Nachtschutzzone vorgesehen.

Zu 4.

Die Anwohner von militärischen Flugplätzen sind ebenfalls erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Grenzwerte für die Schutzzonen an militärischen Flugplätzen sind bereits um 3 dB(A) höher als an zivilen Flugplätzen (so genannter Militärbonus). Daher ist es nicht zumutbar, dass den Betroffenen die Erstattung für Belüftungseinrichtungen versagt bleibt.

Zu 5.

Schon jetzt werden in verschiedenen Stellungnahmen die im Gesetz vorgeschlagenen Grenzwerte für um ca. 5 dB(A) zu hoch erachtet. Daher ist es notwendig klare Vorgaben zur regelmäßigen Überprüfung und vor allem zur gesetzlichen Anpassung der Grenzwerte an den Stand der Lärmwirkungsforschung im Gesetz festzuschreiben. Mit dieser Regelung wird zugleich vermieden, dass wie in der Vergangenheit geschehen ein Gesetz über 35 Jahre lang nicht den neuen Forschungserkenntnissen angepasst wird.

Zu 6.

Die Anwendung der Sigma-Regelung anstelle der ursprünglich vorgesehenen 100/100-Regelung führt zu einer Verkleinerung der Lärmschutzbereiche und damit zur Verringerung der Anzahl von Betroffenen, die einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung haben.

Zu 7.

Die Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ entspricht nicht den Vorgaben aus der europaweit in nationales Recht umzusetzenden EU-Umgebungslärmrichtlinie. Für die Umsetzung der Richtlinie nach dem Umgebungslärmgesetz sind die Länder und Kommunen ohnehin gezwungen die hierfür gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zur Anwendung zu bringen. Doppelte Berechnungs- und Kartierungsverfahren sind mit erheblichem Verwaltungs- und Kostenaufwand verbunden und können vermieden werden. Überdies war die Verwendung der europäischen Indizes im ursprünglichen BMU-Entwurf durchaus vorgese-

hen. Sie hätte jedoch an bestehenden Flughäfen im Durchschnitt zu einer um einige dB(A) strengeren Bewertung der Lärmbelastung geführt, ist also zu Gunsten der Flughafenbetreiber fallengelassen worden.

Zu 8.

Sowohl bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie als auch bei der Umsetzung der Richtlinie über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen ist es nicht gelungen, die Handlungsspielräume für aktive Lärmschutzmaßnahmen voll auszuschöpfen. Daher ist den Maßnahmen für aktiven Lärmschutz in allen rechtlichen Vorgaben (Lärmkontingente, lärmabhängige Landeentgelte, Nachtflugbeschränkungen), an allen Standorten und bei Forschung und Entwicklung an Fluggerät und Flugroutenmanagement höchste Priorität einzuräumen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333